BIBLIOTECA COMOTTI TREVISO

DI UN PROGETTO

DI

FERROVIE ADRIACO-ALPINE

NELLA VENEZIA

PER

L'INGEG. GIO. ANTONIO ROMANO

VENEZIA
DALLA TIP. MUNICIPALE DI GAETANO LONGO
1873.

DI UN PROGETTO

DI

FERROVIE ADRIACO-ALPINE

NELLA VENEZIA

PER

L'INGEG. GIO. ANTONIO ROMANO

VENEZIA
DALLA TIP. MUNICIPALE DI GAETANO LONGO
1872.

I.

Dopo la recente pubblicazione nella Gazzetta di Venezia della *Nota sulle ferrovie complementari del Veneto* del chiarissimo Ingegnere Dott. Luigi Tatti, era a credere che venissero rettificate le opinioni e gli apprezzamenti erronei e si smettesse l'accusa, che una parte delle strade progettate dal Comitato misto veneto-triestino-trentino fosse a solo vantaggio di Trieste; era a credere ancora che sarebbero cessate le opposizioni e che quello spirito d'interesse locale, che le provoca, avrebbe cessato di avversare e combattere l'interesse supremo nazionale e l'internazionale.

Ma dacchè quella *Nota* in cui, le ragioni della maggiore evidenza erano dal rigore delle cifre poste al sicuro da qualsiasi più ingegnosa confutazione, non valse a far ricredere ed a smettere le accuse gratuite ed immeritate; e, trattando l'argomento secondo un ordine di idee che svisa la questione, si segue a sviare l'opinione pubblica, meglio che in appoggio a ragionamenti, con frasi, come sogliono dire i giornalisti, *a sen-*

zazione; senza punto indagare se le opinioni e gli apprezzamenti erronei e le stesse accuse sieno dovute sempre ad uno studio poco approfondito della questione od a motivi meno innocenti, torneremmo noi pure sull'argomento; e non da altro mossi che dalla profonda convinzione, che le linee progettate dal Comitato misto, mentre sono di un vero ed altissimo interesse internazionale, conciliano altresì l'interesse delle Provincie venete e di Venezia in particolare, a cui non possono essere di danno perchè sieno pur vantaggiose a Trieste.

Accenneremmo a premessa, che le cifre, di cui va forte ed inappuntabile la nota dell'ingegnere Tatti, ci dicono:

1. che la Venezia in fatto di ferrovie tiene l'ultimo posto fra le regioni del regno, non contando se non chilometri 175 per ogni 1000 abitanti, e chilometri 17:55 per ogni chilometro quadrato:

2. che da Trieste per Verona a Franzensfeste, presso Bressanone, corrono chilometri 517:

3. che, una volta costruita la linea della Ponteba, la distanza di Trieste da Franzensfeste si ridurrà a chilometri 417:

4. che quest'ultima distanza sarà ancora più diminuita sino a rimanere di soli chilometri 408, costruito che sia il tronco da Monfalcone per Cervignano e Palma ad Udine:

5. che quindi una linea da Monfalcone per Portogruaro a Bassano, non abbreviarebbe la via da Trieste a Franzensfeste (chilometri 371) se non di chilometri 37, una volta costruito il tronco da Monfal-

cone per Palma ad Udine; tronco che nessuno può vietare a Trieste di costruire sino a qualche chilometro da Palma, e che il Governo Italiano non saprebbe, nè dovrebbe rifiutare che fosse prolungato fino ad Udine, non fosse altro perchè i territorî stessi di Udine e di Palma, comechè di somma loro utilità, lo reclamerebbero.

Che se, bilanciati i vantaggi e gli scapiti che possono avervi nel condurre la linea Monfalcone-Portogruaro-Bassano, da Oderzo per Montebelluna direttamente o da Oderzo per Treviso e Castelfranco, fosse trovato che è voluta da una maggiore somma di interessi quest'ultima traccia, il vantaggio che si farebbe a Trieste limiterebbesi ancora e sino a soli chilometri 32 circa:

6. che Venezia, avvantaggiata dalla linea della Valsugana di chilometri 58 sulla distanza che corre da essa per Verona a Franzesfeste, rimane pur sempre vicina al Brennero più che Trieste non meno che di chilometri 108.

Lo sviluppo che accenna prendere il movimento commerciale nel nostro porto, dovea fin da ora far sentire viemmaggiormente il bisogno di ferrovie nella Venezia. E queste ferrovie, considerata la postura del nostro porto, il più addentrato nel continente, doveano irradiarsi da esso come da centro, ai valichi dell'alpe, che separa l'Italia dall'Europa centrale, e quindi correre al Brennero, al Carso, alla Ponteba per la via più breve possibile. Erano queste le linee capitali che venivano domandate dai commerci indo-germanici, ed indo-svizzeri, e che ad un tempo doveano prestarsi

agli scambî internazionali di gran parte del regno italiano, ed in particolare della Venezia con la Stiria, la Carintia, l'Austria, la Boemia, il Salisburghese, la Sassonia, il Würtenberg, la Baviera e la Svizzera.

La brevità, non altretanto importante per le linee interregionali ed interprovinciali, dove anzi importa riunire il maggior numero possibile di centri industriali ed agricoli; la brevità è una condizione caratteristica delle strade internazionali, per cui, non soltanto consigliata siccome utile, ma necessaria la linea della Valsugana, e quindi forse altrettanto una più breve che corra dal nostro porto alla Ponteba, e la brevissima in confronto della esistente da Venezia per Portogruaro a Monfalcone. La prima, come dissimo, farà risparmiare 58 chilometri di via, l' ultima 59.

In passato si è fatta opposizione anche alla linea della Valsugana e gli argomenti, che si adducevano, riguardavano — le Finanze dello Stato, i redditi della società concessionaria e la possibilità che una tariffa differenziale renda inutile, quanto a spesa, la maggiore brevità — e non altro. A questi argomenti contrapporremo a suo luogo più o meno ovvie ragioni, che varranno ad infirmarli ed anzi ad escluderli. Per intanto prendiamo atto del silenzio che si tiene ora su quella linea.

Alla ferrovia Bassano-Portogruaro-Monfalcone, si appunta che viene costruita nel solo interesse di Trieste e a danno di Venezia.

Esaminiamo se e quanto vi abbia di vero in questo appunto; non senza prima ricordare, quantunque sia detto poco fa, che il vantaggio del quale godrà

Trieste, si limita a ciò, che le sue merci possano giungere al Brennero percorrendo 37 ed eventualmente 32 chilometri di meno. E giacchè gli opponenti mettono sempre in campo le tariffe differenziali, e quando noi replichiamo loro che Trieste resta pur sempre più lontana dal Brennero di chilometri 108, ci rispondono, che questi possono essere annullati da una tariffa differenziale; noi osserveremmo loro, che se quella tariffa può annullare il ventaggio dei chilometri 108, tanto più potrà rendere inutili i chilometri 37; e quindi se non vale a profitto di Venezia contro Trieste la distanza di chilometri 108, non può gran fatto valere nè manco quella di chilometri 145.

Ma prescindendo da quella anomalia economica che sono le tariffe differenziali, ci si concederà però che, se non la spesa, il tempo minore necessario per giungere al Brennero sta sempre a vantaggio di Venezia, e che in ogni caso il commercio di transito deve ritenersi assicurato a Venezia, sia perchè men lungo il viaggio di mare, sia e molto più perchè Venezia è più vicina alla Svizzera ed alla Germania occidentale che nol sia Trieste. Infatti l'aumento del commercio di transito nel nostro porto sta a provare che la sua postura geografica non è così poco importante e quasi inutile come implicitamente si vorrebbe far credere.

Quanto poi al commercio di speculazione diretta, se ai commercianti di Venezia fosse per mancare, che non crediamo, lo spirito d'intrapresa e lo slancio, il vantaggio della sua posizione richiamerà a Venezia degli esteri ad emulare l'attività e l'ardimento di qual-

siasi altro più intraprendente e coraggioso commerciante.

Noi poi crediamo fermamente che quind'innanzi il commercio indo-italiano, indo-germanico, ed indo-svizzero, si svilupperà in guisa, per la sua via più naturale, perchè più breve, dell' Istmo egizio e del mare Adriatico, da essere largo campo ed esuberante all'attività dei due porti di Venezia e Trieste, nei quali, anzi che lotta, promuoverà l'emulazione ed ingenererà bene spesso una stretta solidarietà d'interessi.

Del resto non è solo una ferrovia più lunga chilometri 145, anzichè chilometri 108, che possa far prevalere Trieste a Venezia sui mercati svizzeri e germanici, e che possa avviare di preferenza il movimento marittimo-commerciale al porto di quella città anzi che di questa. Vi hanno ben altre e molte cause, le quali influiranno allo sviluppo maggiore o minore di quel movimento in Venezia.

Infatti là dove il credito si mostri sospettoso, esitante: dove l'associazione non sia intesa nel suo vero significato economico e non ne siano riconosciuti i vantaggi: dove i capitali sieno restii alle speculazioni industriali e commerciali: dove le merci estere non trovino sicuro, conveniente, garantito collocamento e, se occorra, la porzione che può essere pretesa del capitale che rappresentano: dove la navigazione non trovi comodità di ancoraggio, di approdo, mezzi pronti di raddobbo, merce a carico di ritorno, ivi non è a sperare sviluppo di grandiosi commerci; e dove tutto che accennammo, vi abbia o si stia curando che possa avervi quindi tosto, come è appunto il nostro caso, là

si svilupperanno sù grandissima scala, quand' anche un altro porto vicino possa spedire la merce, ad esso pervenuta, al centro d'Europa con soli chilometri 108 di maggiore distanza anzichè con 145.

Quando si è trattato (e per sì lungo tempo) della Ferrovia della Ponteba, meno poche eccezioni, i veneti si pronunciarono in favore della costruzione di quella linea; la quale pure se abbreviava notevolmente la distanza di Venezia dalla Carintia, da una parte della Stiria e da Vienna, da Praga, da Berlino, da Stettino, la abbreviava ancora più a Trieste, che stava più vicino ad Udine di 50 chilometri. Ora non ci sarà egli permesso di accusare d' inconseguenza chi trova un danno per Venezia la linea che abbrevia di 37 chilometri la distanza di Venezia dal Brennero, se non ha del pari creduto un danno la ferrovia della Ponteba?

Provato come non possa venirne danno a Venezia perchè un tronco di ferrovia che parte da Bassano, ed un secondo da Mestre congiuntisi a Portogruaro corrano in una sola linea fino a toccare Monfalcone, esaminiamo se vi avessero ragioni e perchè giungesse fin là, e perchè percorresse i territorî che vengono attraversati da quelle linee.

Le relazioni fra due porti di mare vicini sono frequenti e quasi non diciamo diurne.

Infatti non è raro il caso, che i commercianti di Trieste facciano affari a Venezia, e per Venezia, come non è raro che quelli di Venezia negozino a a Trieste. Lo scambio di merci e di capitali è quindi frequente ; e frequente per conseguenza il bisogno e

degli uni e degli altri di recarsi all'una od all'altra città. Una prova di tutto ciò l'abbiamo del seguire che fa il Lloyd Austriaco i suoi periodici viaggi da Trieste a Venezia e viceversa.

L'Italia inoltre e Venezia stessa ritirano produzioni dalla Stiria, dall'Ungheria, dalla Croazia e pur qualche merce italiana vi spedisce. Importava quindi abbreviare la via che ci separa da Trieste, da Lubiana, da Gratz, da Agram, da Pest; e la linea Venezia-Portogruaro-Monfalcone l'abbrevia di chilometri 59.

Il Friuli, e particolarmente i Distretti di Udine, Palma e Latisana, commerciano con Gorizia, con Trieste, con Lubiana, vi ritirano merci, ma più vi spediscono vini, riso ed altro. Il tronco da Udine per Palma a Monfalcone, e l'altro che da Portogruaro va a congiungersi col primo a Cervignano provvedono all'urgente bisogno di una ferrovia sentito da quei Distretti; i quali svilupperanno viemmaggiormente la loro industria agricola: istituiranno risaje e fabbriche di manifatuure, utilizzando le loro acque: avranno un più largo reddito dai loro boschi: rinsaneranno le loro paludi e raddoppieranno in poco d'anni il valore del loro suolo, una volta che sia loro fatto parte del beneficio dei trasporti ferroviarî.

Gli opponenti ne siano certi a tutti questi argomenti sorrideranno e sentenzieranno — sogni, utopie —. E sogni ed utopie erano per taluni gli argomenti coi quali per anni abbiamo propugnata la linea della Ponteba. Ma la linea della Ponteba si costruisce, e chi da ultimo l'ha economicamente e tecnicamente giudicata si è la Società dell'Alta Italia, che non solo

ha esercitato il suo diritto sovra essa di prelazione, ma si propone di alienare le strade ferrate ungheresi ed acquistare la intera linea della Rudolfsbahn. Noi quindi adesso, come allora, profondamente convinti che una comunicazione più breve con Trieste, con la Stiria, la Croazia, l'Ungheria torni a profitto d'Italia e di Venezia, lascieremo che dicano a loro posta — sogni, utopie — ed attenderemo che i risultati provino anche questa volta, che male non si opponevano tutti quelli che propugnavano una linea da Venezia per Mestre e Portogruaro a Monfalcone.

Ma ci si opporrà — poteva essere progettata questa linea senza la congiunzione di Portogruaro con Bassano. — A ciò risponderemo che, avuto per certo, come non si poteva non avere, che nessun danno ne sarebbe venuto a Venezia perchè Trieste fosse ravvicinata al Brennero di 37 chilometri, mentre ancora rimaneva più distante che Venezia di chilometri 108, sarebbe stato improvvido ed ingiusto non far parteggiare del beneficio di una strada ferrata i territorî di Motta, di Oderzo, di Montebelluna, di Asolo; territorî ricchi di produzioni agricole e di elementi da far credere che l'industria manifatturiera non tarderà gran fatto a svilupparsi, se possa fruire di quel beneficio.

A meno che gli oppositori non vogliano essere avuti per giudici dell'interesse di Trieste meglio competenti degli stessi Triestini, ci permetteranno di credere che quell'accorciamento di distanza dal Brennero non è così importante per Trieste come eglino si studiano di far credere. Infatti a Trieste molti danno maggiore importanza alla linea del Predil, perchè cor-

rerebbe tutta entro i confini dell'Impero austro-ungarico, di quello che diano alla linea più breve a traverso la Venezia.

La deliberazione della Camera di Commercio triestina di sospendere ogni decisione circa il concorso passivo per un premio da darsi alla società assuntrice delle ferrovie Adriaco-Alpine, fino a che il Consiglio dell'Impero non si pronunci sulla linea del Predil, prova appunto che a Trieste non si dà grande importanza alla linea Montefalcone-Bassano.

Nei riguardi poi internazionali dovea essere pensato alle provenienze della parte occidentale della Venezia, della Lombardia e del Piemonte e si doveva loro abbreviare la via per oltre la Ponteba ed oltre il Carso. Quindi i tronchi di congiunzione con Vicenza e Treviso. E siccome non soltanto Venezia, ma altresì Padova ha rapporti col Trentino, così si doveva provvedere a che quelle relazioni commerciali si stringessero vieppiù a merito di una ferrovia la più breve possibile; e si è quindi pensato alla congiunzione con la strada ferrata della Valsugana mediante un tronco, che da Padova la raggiungesse presso Castelfranco. Restavano ancora fuori del Consorzio, in fatto di trasporti ferroviari, due importanti territori, quelli di Feltre e Belluno, dove fa capo il Cadore, ricco di metalli, di legname, di bestiami; quindi si è progettato un tronco che da Castelfranco per Montebelluna salisse a Feltre e a Belluno, e ponesse questi centri in relazione diretta, da una parte con le ferrovie italiane, e dall'altra col porto di Venezia.

Quando è costrutta una ferrovia in una regione,

viene con essa accordato un privilegio a quella zona di paese che sola può approfittarne e si crea un disequilibrio economico fra quella zona e le altre, che per la loro distanza non possono approfittare altrettanto della stessa ferrovia. Infatti i territorî lungo quella linea smerciano i loro prodotti agricoli ed industriali con vantaggio e con vantaggio ritirano le manifatture, i coloniali e le materie prime per le loro industrie, rese perciò possibili. I territorî più distanti devono vendere al contrario le loro produzioni o diffalcandola nel prezzo o sostenendo, ciò che è lo stesso, la maggiore spesa di un trasporto non ferroviario; ed acquistano gravati della stessa spesa i coloniali e le manifatture, restando inoltre condannati a rinunciare alle industrie per non poter queste sopportare la concorrenza di quelle che sono lungo la ferrovia, sempre per lo stesso motivo, cioè per il maggior costo dei trasporti, sia delle materie prime, che delle produzioni industriali. Quindi il minor valore del suolo; la minore ricchezza dei paesi; il correre inutili le acque, sia come elemento d' industria agricola, che come forza motrice.

In tutti gli Stati le ferrovie da prima doveano provvedere ai grandi interessi nazionali ed internazionali, e perciò doveva essere tollerato quel privilegio, che ingenerava un disequilibrio, tanto più sentito perchè, mentre arrichiva un territorio, ne immiseriva altri più lontani dalle linee che si erano costruite.

Prorogare però quel privilegio, oltrecchè essere una solenne ingiustizia, sarebbe non volere che lo Stato proceda nel miglioramento dell' industria agricola, non

crei e non sviluppi maggiormente la manifatturiera e rimanga lontano da quelle condizioni di ricchezza nazionale, cui può e deve aspirare in ogni caso, e tanto più allorquando possa contare sopra tanti e sì svariati elementi, come può l'Italia dovunque e non meno nella Venezia.

In queste nostre Provincie però, come ricordava nella sua Nota l'illustre Ingegnere Tatti, a maggiore loro danno, la prima ferrovia, anzichè da interessi unicamente nazionali ed internazionali, fu inspirata e voluta da ragioni politiche e militari, alle quali è dovuto il suo vizioso tracciamento nei rapporti economico-commerciali ed industriali della regione. Pensando quindi a ferrovie si doveva incominciare da quelle che erano reclamate dai grandi interessi internazionali dello Stato, i quali qui fortunatamente si identificano in quelli del porto di Venezia.

Di conseguenza le linee più brevi, che conducono ai valichi della Ponteba e del Carso da una parte, del Brennero dall'altra. Siccome però negli altri Stati e pur nelle altre regioni d'Italia si erano, dove più, dove meno, già costruite anche le ferrovie interregionali e si pensava oggimai alle interprovinciali, così, a guadagnare il tempo deplorevolmente perduto, si doveva ad una con le internazionali progettare anche le altre, che abbiamo più sopra indicate; ed altre ancora se ne sarebbero progettate e proposte se la circostanza si fosse presentata favorevole. Taluno per altro avrebbe voluto che non si fosse per intanto pensato se non alla Valsugana. Noi non sappiamo rendersi ragione di questo voler limitare la soddisfazione dei bisogni in

fatto di ferrovie della Venezia; tanto più che non potendo lusingarsi di veder costruita da sola quella ferrovia, non vi ha una ragione perchè si deva lasciar di cogliere l'occasione una volta che si presenta propizia. Se si poteva dotare di altri circa 400 chilometri di ferrovia la Venezia, perchè mai si avrebbe dovuto accontentarsi che ne avesse solo che altri 70?

Dopo tutte queste ragioni che abbiamo addotte, ci si dica ora se Venezia non doveva procurare un accordo con Trieste e con Trento. Dopo ciò che abbiamo detto ci si provi che la ferrovia Venezia-Portogruaro-Monfalcone e la sua congiunzione con Bassano non doveva essere progettata: ci si provi ancora che Trieste si avvantaggierà a danno di Venezia.

Danno ne avrebbe si, se non fosse collocata in tanto felice postura geografica da attrarre il commercio marittimo siccome a porto naturale della Germania e della Svizzera. E danno sarebbe a temerne se non fosse sicuro quel risveglio, che si manifesta in una serie di fatti che non è qui del caso di citare, tanto più che sono già noti e possono esserlo facilmente a chi voglia conoscere le vere condizioni odierne di Venezia.

Ma forse che si vuol suggerire, come fu fatto in altri tempi, e pur non ha molto, a Venezia di lottare con Trieste, come con nemica che vi attenta alla sua esistenza economico-commerciale? Nel dissenso e nella lotta le due città Trieste e Venezia ci perdettero sempre e ci perderebbero tuttavia. Se nel 1865, allorchè si era già iniziato un accordo fra le due città, a merito della Camera di Commercio di Venezia e del Comitato Costanza di Trieste, interessi estranei ad esse

non fossero riesciti ad influire fino a far tramontare ogni ulteriore trattativa, facendo sorgere un contro progetto, quello della ferrovia del Predil, oggidì la locomotiva correrebbe da Venezia per Bassano a Trento, valicherebbe la Ponteba, traverserebbe i territorî di Palma, di Latisana, di Portogruaro, di Oderzo, di San Donà, di Montebelluna, di Asolo e salirebbere fino a Feltre e Belluno. — A che approdarono le rabbiose ed interessate polemiche dei predilisti? A far sì che nè Trieste, nè Venezia usufruiscano per tutti questi anni delle linee della Valsugana e della Ponteba; e che la Venezia abbia a deplorare fin oggi di avere meno chilometri di ferrovia di quello che in ragione di popolazione, si abbia la Sardegna e pochi più in ragione di superficie. A che varrebbe rifiutare oggigiorno un accordo con Trieste e con Trento per la costruzione delle linee Venezia-Bassano-Trento, Monfalcone - Portogruaro - Bassano, Mestre - Portogruaro, Monfalcone, Palma-Udine? A far perdere a tutte e due le città il beneficio di una linea più breve dai loro porti al Brennero; linea che ne ridurrà la loro distanza da Franzensfeste, per Trieste dai chilometri 408 ai chilometri 371, e per Venezia dai chilometri 319, a chilometri 261; ed a privare buona parte dei territorî delle Provincie del Friuli, di Treviso, di Venezia, di Vicenza, di Belluno dei mezzi di trasporto ferroviari.

Oltre tutto ciò si considerino le maggiori difficoltà economiche che potrebbe incontrare la sola linea della Valsugana.

Se si proponga al capitale la costruzione di chi-

lometri 144 per la somma di 40 milioni di lire, sarà meno facile che vi accorra. Se invece gli sia proposta una rete di circa chil. 500, i quali non esigano per essere costruiti se non 85 o 100 milioni, vi accorrerà volonteroso, avvegnachè abbia in queste cifre un' arra sicura di lucro, sapendo che le spese fisse, quali sarebbero quelle della direzione tecnica ed amministrativa e dell' esercizio sono presso poco le stesse per i cinquecento, come per i centoquarantaquattro chilometri; e che inoltre i cinquecento chilometri, distendendosi a rete sopra una intera regione, raccogliendo le provenienze di due porti, collegando interessi internazionali, sviluppando l' agricoltura e le industrie di una più larga zona di paese, godranno di un movimento complessivo proporzionalmente maggiore.

Per tal modo la Venezia sarà per avere una rete di ferrovie a cui poco manca per essere completa, massime se il Polesine spinga la sua linea da una parte sino a Chioggia, e dall' altra per Legnago a Verona, e se quindi tosto si costruisca quella linea, la quale non soltanto fu riconosciuta necessaria dopo che incompletamente vi accennò ad argomento di opposizione un periodico di provincia, ma che fu studiata fino dal 1867 e che se allora ed adesso non fu proposta e propugnata, fu solo perchè allora, come adesso, si è tenuto conto della inopportunità del momento; ma che verrà giorno e forse non gran fatto, speriamo, lontano, che sarà proposta ed assunta a totale profitto del porto di Venezia.

Che dunque le Magistrature di Venezia, non accedessero, ma proponessero anzi un accordo con Trieste

e Trento, per la costruzione di queste linee, e questo accordo avvenisse, non è ad attribuirsi se non se a ciò, che tutte e tre si trovano nella stessa orbita commerciale, nella quale protranno correre quanto più vogliano rapidamente, senza che con reciproco danno si urtino. E noi facciamo plauso alla nostre Magistrature; come francamente vi avremo dato biasimo se si fossero proposte di osteggiare Trieste, come questa inutilmente e con suo proprio danno osteggiò non ha guari l'Italia e Venezia, allorchè si è trattato della ferrovia della Ponteba.

Trieste però si è ravveduta ed ha compreso che i suoi consiglieri d'allora non la consigliavano nell'interesse di essa, ma inorpellavano con frasi speciose altri interessi, di cui erano patrocinatori, sotto veste più o meno ingenua.

Ammaestrata dall'esempio, Venezia non si lascierà, speriamo, persuadere, nè a rinunciare al proprio vantaggio perchè ne abbia più o meno od altrettanto Trieste; nè a sacrificare l'interesse nazionale, che per buona ventura s'identifica nel suo, all'interesse di un territorio o di una città. E al deplorare che vien fatto perchè provveda con la ferrovia Monfalcone-Bassano agli interessi di Trieste a scapito dei suoi, ed a chi prevede perciò esserle tolto di sviluppare su vasta scala il suo movimento commerciale e persino mancati i suoi odierni commerci, risponda — seguendo a volere il risorgimento marittimo-commerciale della sua piazza — per il quale ha già mostrato di saper fare non comuni sacrifici.

II.

Le opposizioni alle linee per le quali si è costituito il Comitato veneto-triestino-trentino provennero per la maggior parte dall'errore in cui cadde il Consorzio delle tre provincie di Padova, Vicenza, e Treviso, costituitosi allo scopo di procurare la costruzione di alcuni tronchi di ferrovia nei loro territorî. Credettero i rappresentanti di quelle Provincie e i propugnatori di quei tronchi, che la costituzione del Comitato suddetto potesse impedire il conseguimento dei loro fini e si fecero (e quanto a ragione il vedremo) ad osteggiare i progetti che vollero considerare avversarî, e che avrebbero dovuto da essi medesimi essere con ogni sforzo appoggiati, avvegnachè fossero stati concepiti nell'interesse dello Stato e della regione, di cui quelle Provincie fanno ragguardevole parte.

Quel Consorzio progettava: un tronco di ferrovia da Vicenza per Castelfranco a Treviso, che più tardi fu detto si spingerebbe fino ad Oderzo e Motta: un secondo che da Padova per Cittadella giungesse a Bassano: un terzo da Vicenza per Tiene a Schio.

Abbiamo fatto cenno della congiunzione di Vicenza con Treviso come già nelle viste del Comitato, e quindi non ci occuperemo nuovamente di questo tronco. Non discuteremo nè manco il suo prolungamento sino a Motta, che non merita che vi si spendano sopra parole. Motta testa di linea è una proposta

così poco seria, perchè non giustificata da nessun fatto economico, quali sarebbero l'esser paese di confine, porto di mare, centro straordinario industriale, che dobbiamo credere sia stata fatta a scherzo o a goffa parodia delle strade ferrate che si caratterizzano siccome grandi arterie del movimento commerciale.

Il tronco di Vicenza per Tiene a Schio è voluto dall'attività industriale dei paesi che toccherebbe e sopra tutto di quello a cui metterebbe capo. È però sempre una via provinciale e non altro.

Non altrettanto voluta da motivi prevalenti è la linea da Padova per Cittadella a Bassano.

Si è da taluno imaginata Padova centro del movimento ferroviario e del commercio delle Provincie Venete e si è quindi persino, da prima preteso che le merci partite da Venezia per il Brennero e dalla Svizzera e Germania per Venezia deviassero per Padova, non esitando a dire che di poco sarebbe loro allungata la via, mentre l'allungamento avrebbe misurato non meno di chilometri 27, ciò che ad esempio sarebbe stato gravare di circa L. 0:80 per tonnellata la merce dal porto di Venezia diretta al Brennero. Più tardi, forse accorti dell'enormità dell'errore e della inconvenienza della pretesa, che a riguardo di interessi provinciali gli internazionali subissero una tanta protrazione di via e la conseguente maggiore spesa e perdita di tempo, parve si si accontentasse che la strada internazionale della Valsugana fosse spostata fino a Camposampiero, e quindi allungata di circa chilometri 9.

Si è anche sognato la linea Padova-Cittadella-

Bassano essere linea internazionale per le provenienze d'oltre Po al Brennero e viceversa, dimenticando che a quel movimento internazionale si offre, si può dire oggimai, una via più breve, quella per Modena e Mantova e fra non molto se ne offrirà una seconda, pur meno lunga, per Legnago e Verona.

Come era evidente ed altrettanto doveroso quanto giusto le Magistrature di Venezia ed il Comitato che propugnavano le ferrovie internazionali dal porto di Venezia al Brennero ed al Carso non potevano certo accedere a proposte che pregiudicassero i grandi interessi dello Stato e che sottoponessero questi all'interesse di un capo provincia e di un capo distretto; e, sapendo come sia un'errore grave economico le transazioni in fatto di tracciamento di ferrovie (errore che obbliga più tardi ad altre costruzioni le quali isteriliscono i capitali da prima dispendiati) rimasero fermi a volere che la traccia della Valsugana non sia menomamente alterata.

Noi avevamo proposto che da Padova fosse fatto partire un tronco di ferrovia, il quale passando per Camposampiero andasse a raggiungere la grande arteria da Venezia a Trento, presso Castelfranco; tronco che non misura se non circa chilometri 25, e per il quale Padova veniva posta in comunicazione con Bassano e Cittadella da una parte e con Asolo Montebelluna, Feltre, Belluno dall'altra. Questo tronco attraversava un territorio della Provincia di Padova, dalla città omonima al confine di Loreggia e si offriva a ben oltre che 50,000 abitanti di paesi di una produzione agricola ed industriale da meritare che se ne

tenga conto. Se non che da taluno si opponeva che per questa via Padova non ha relazione diretta con Cittadella, con cui ha rapporti commerciali strettissimi. Sia pure: ma Padova sarebbe del pari in comunicazione con Cittadella per Castelfranco, solo con ciò che lo sarebbe per una via più lunga di circa chilometri 8; a che sarebbe largo compenso, l'avvicinare ed attrarre al suo mercato i territorî di Asolo, Montebelluna, Feltre e Belluno. Ne ciò le deve sembrare poca cosa, e tanto meno quando si pensi che portando la sua ferrovia a Cittadella per Limena, trascurerebbe un territorio, quello di Distretti di Padova e Camposampiero per favorire di preferenza quello da Padova a Cittadella, dove non vi hanno che circa 18,000 abitanti, e dove le industrie e l'agricoltura danno prodotti minori, quali di un terzo, quali della metà. Dopo ciò si poteva dire che la linea Padova-Limena-Cittadella la si vuole, e noi l'avremo caratterizzata di puntiglio; ma non ci poteva essere dimostrato che è voluta da ragioni economiche prevalenti a quelle che consigliano il tronco Padova-Camposampiero-Castelfranco.

Se non che oggimai i Consigli comunale e provinciale di Padova hanno fatto ragione alla direzione meglio consigliata sotto ogni riguardo di un tronco di congiunzione con la ferrovia internazionale della Valsugana.

III.

Ma è tempo che ci occupiamo di quelli argomenti di opposizione, ai quali abbiamo fatto cenno e promesso di ribattere in seguito e di altri che seppimo si mette in campo a rimproverare o togliere importanza alle ferrovie dalle Magistrature civiche e commerciali di Venezia, e da noi propugnate fino dal 1865 e che costituiscono il progetto del Comitato.

Le tariffe differenziali, si dice, fanno sparire le distanze, quindi Trieste può per esse non essere economicamente più distante dal Brennero di Venezia.

Quando, si dice ancora, in un paese, dove corre una strada ferrata favorita dalla garanzia governativa, se ne costruisce un'altra, sia pure più breve, che pur goda tale favore, la quale vada a legare le due teste di linea già collegate dalla prima, ciò avviene a danno dello Stato, che se dal movimento potrà venire sollevato dalla spesa della garanzia per una, non potrà mai esserlo per l'altra. Inoltre i capitali rappresentati dall'una e dall'altra ferrovia non possono avere un impiego così proficuo come quelli che rappresentano una unica strada.

Dopo le male prove, gridano altri, che fece, in relazione agli interessi del paese, e dopo i lagni, che si menano a carico della Società dell'Alta Italia, di non favorire il nostro commercio e le nostre industrie, di osteggiarli anzi mediante le tariffe differenziali, mediante i ritardi di spedizioni e in ogni altra guisa che

possa, è bene improvido ed inconsulto il ricorrere a società estere per la costruzione di strade ferrate.

Bene stà, da ultimo si sentenzia, che si facciano le linee di congiunzione con le strade ferrate estere, ma prima e precipuamente convien pensare alle comunicazioni locali, per porre in più stretti e pronti rapporti le nostre provincie.

Questi sono gli argomenti, che più o meno sviluppati, più o meno esattamente formulati, leggemmo od abbiamo udito esser fatti ad opposizione ed accusa.

Le tariffe differenziali sono una anomalia, una, ci sia permessa la frase, mostruosità economica, la quale è bene a stupire che venga più a lungo tollerata in pieno secolo decimonono. Mentre gli economisti in teoria ed i ministri in pratica, quelli propugnano, questi attuano il libero scambio, le tariffe differenziali vi esercitano il più tirannico, il più sleale protezionismo. Infatti è tirannide, quanto sarebbe all'individuo, rendere inutile ad un paese quel beneficio che gli è venuto dalla sorte; è slealtà l'ammissione in uno Stato delle tariffe differenziali a carico di un'altro, col quale i rapporti e convenzioni commerciali sieno stretti in appoggio ai principî del libero scambio. Un Governo che stipula un trattato con un'altro non s'intende solo che lo stipuli per gli organi ufficiali dello Stato, ma con esso obbliga l'intera Nazione. E se un individuo, una società, un gremio qualunque di persone viola quel trattato, il Governo manca al patto che ha firmato e viene in colpa di slealtà se nol fa rispettare. Ne vale che si accampi la libertà individuale. In nessun caso, e molto meno in questo delle tariffe

differenziali, messe in uso dalle società ferroviarie, può essere scusa ai Governi la delusione, che dei patti contrattati da un Governo con un'altro, vi fanno gli individui o le società, anche se indipendentemente dal concorso Governativo. La tolleranza di un Governo, sotto il quale si deludono i patti internazionali, equivale all'assenso e concorso del Governo stesso. Nè la libertà individuale può essere accampata a scusa della infrazione dei trattati fra due Nazioni; perciochè la libertà individuale socialmente ha per limiti i diritti dello Stato, che rappresenta tutti gli individui che lo compongono. E quando un Governo nell'interesse dello Stato ha stipulate convenzioni con un altro Stato ispirate dal libero scambio, ha diritto che i suoi amministrati osservino quelle convenzioni e non deve tollerare che s'infrangano quei patti, o si deludino, comunque, con una pratica che s'inspira invece al più odioso protezionismo. Se il Governo Italiano avesse potuto sospettare che una società, a mezzo delle tariffe differenziali, farebbe sì che la merce partita da Trieste costasse di spesa di trasporto, pervenuta ad esempio in Baviera, quanto e meno di quello che costa se partita da Venezia, nel trattato di commercio con l'Austria od avrebbe pattuito che ciò non dovesse in nessun caso avvenire, od avrebbe accordato meno favori nel trattamento delle merci austriache e pretese condizioni diverse che bilanciassero quella pratica protezionista, la quale avesse saputo volersi usare a danno del suo commercio.

Le tariffe differenziali siccome sono una vessazione di uno Stato ad un altro, non possono, non de-

vono durare fra due Stati che si dicono in pace fra loro, e che e lealmente stipularono nel loro reciproco interesse un trattato di commercio.

E mentre le Nazioni e per esse i Governi stipulano convenzioni per le poste, per i telegrafi, per le misure, per la monetazione, dobbiamo maravigliare che non siasi per anco proposto e convenuto che non deva uno Stato permettere l'applicazione di tariffe differenziali a carico di un'altro; come un Governo non le permeterebbe, se non commettendo un atto di ingiusto favoritismo, entro ai confini dello Stato che rappresenta, a danno di un porto, di un mercato per favorire un'altro porto, un'altro mercato.

È quindi divenuta oggimai una necessità economico-commerciale che i Governi si accordino anche sulle tariffe dei trasporti ferroviarî e ne stabiliscano il limite massimo, obbligandosi reciprocamente a farlo rispettare. Potrà però esserci osservato che ciò difficilmente sarà per avvenire, sino a che gli Stati non possano più liberamente e meglio disporre delle ferrovie; e che quindi a ciò occorre che i Governi, come già fu altre volte seriamente progettato in Italia, e già si sta studiando in Inghilterra, ricuperino la libera disponibilità di tutte le ferrovie dello Stato; ciò che per altro presenta non poche difficoltà.

Non è quì il caso di trattare di questa questione, ma non saremo noi fra gli ultimi a salutare siccome arra di miglioramento economico questo fatto del ricupero da parte del Governo delle ferrovie, per quindi allogarle per periodi meno lunghi e con un quaderno d'oneri inspirato non da altro che dall'interesse della

Nazione, sia nei riguardi del servizio del commercio e della industria, sia in quelli del servizio dei passeggeri, tanto per ciò che spetta agli orari e le tariffe, quanto per ciò che riflette al materiale, alla manutenzione etc.

Le tariffe differenziali noi crediamo quindi che devano essere avute come le abbiamo dette da prima, una anomalia economico-sociale, che non può durare nè entro ai confini di uno Stato, nè da uno Stato ad un'altro, i quali siano in pace fra loro e legati da un trattato commerciale.

In ogni caso per intanto ricorderemo che se valgono a far considerare come non sussistenti, quanto a spesa di trasporto, le differenze di distanza; non possono valere altrettanto rispetto al tempo; il quale pur nel riguardo dei trasporti, se non sempre, ben le molte volte ha un valore che si traduce per il commercio in guadagno o perdita di denaro.

Non è rigorosamente vero, nè meno in tesi generale e molto meno nel caso, a cui si vuole applicarlo, che lo Stato abbia a sopportare un doppio aggravio di garanzia, perchè vi abbiano in un territorio due ferrovie pressopoco paralelle e che corrano entrambe da una ad altra testa di linea comuni. Questo fatto di un onere veramente doppio non si verifica se non quando le due linee si muovano entro una zona, che non possa essere la sfera d'azione se non di una sola. Allorquando però una corre un territorio, il quale non può approfittare dell'altra, allora quello stesso sviluppo di movimento, e forse anche maggiore di quello che avvenne per opera della prima, viene pure provocato dalla seconda, nella zona di territorio che le appartiene.

Le industrie agricole e manifatturiere raddoppiate forniscono doppia quantità di merce a trasporto, e doppio deve pure essere calcolato il numero dei passeggieri. Il movimento bensì, dal punto di partenza al punto di arrivo e viceversa, sarà menomato od affatto perduto per la linea più lunga, ma ciò non basta per dire che sarà doppio l'aggravio, a cui deve sobbarcarsi lo Stato. In ogni caso poi quand'anco fosse, dovrà essere considerato un motivo di più perchè lo Stato acquisti le ferrovie per le quali è aggravato della sovvenzione; ma non può essere altrettanto un'obbieto perchè non si costruisca una linea di strada ferrata che attraversi territorî, i quali non possono approfittare di un'altra esistente, sia pure che corra paralella a quest'ultima e da un punto ad un altro comuni. Perchè si dovrebbero privare del beneficio dei trasporti ferroviari i paesi lontani dalle strade ferrate esistenti? E se pur lo Stato deve fare una maggior spesa di sovvenzione, non vi guadagna nell'aumento di ricchezza di cui sono un fattore le strade ferrate, sia perchè aumentano il valore del suolo, sia perchè rendono possibili industrie là dove nol sarebbero? Non è la misura della spesa che deve ristare o meno dall'imprenderla, ma la somma dei profitti che se ne trae, che deve decidere contro od in favore di essa.

Che poi una nuova ferrovia limiti i lucri del capitale impiegato nella preesistente, nell'interesse generale di uno Stato non può valere sino a distogliere dalla costruzione di altre ferrovie.

Lasciando anco di tener conto che la Nazione dalla concorrenza di due società se ne avvantaggia, mentre

che dal monopolio non può attendersi quelle facilitazioni, quella mitezza di prezzi, quella regolarità ed esatezza di servizio, che tanto valgono a facilitare ed accrescere i commerci; noi pensiamo che le ferrovie non sono da volersi soltanto se ed in quanto possano tornare di lucro alle società che le esercitano, ma bensì anco e precipuamente in ragione dei benefici sociali che portano.

Posto che in uno Stato le ferrovie sieno tutte divenute sua proprietà e ne affidi l'esercizio per un correspettivo che tocchi mal'appena un interesse del due o tre per cento sul capitale risultato necessario all'acquisto di esse, si dirà perciò che non danno un reddito allo Stato, che non sono utili alla Nazione? Crediamo anzi che se pure, ad esempio, l'Italia, che paga oggidì per sovvenzioni l'enorme somma di più che sessanta milioni, acquistate le ferrovie, dovesse per qualche anno continuare a perdere un'eguale somma per interessi, nonpertanto lo Stato vi avrebbe fatto un ben lauto guadagno nel risparmio di tempo, che avranno conseguito i suoi amministrati, nel risparmio di spesa che vi avrà fatto nei trasporti di merci e passeggeri la Nazione: nell'avere rese possibili molte industrie che altrimenti nol sarebbero state ed averne ingrandite moltissime altre: nell'avere utilizzato tanti elementi di ricchezza, quali sono le materie prime, i carboni, le acque: nell'avere aumentato il valore del suolo: nell'avere accresciuti i commerci rendendo possibile la esportazione de'suoi prodotti agricoli ed industriali, ed avendo resa meno gravosa la importazione di quanto il paese ha bisogno di ritirare dall'estero:

finalmente di avere procurato all'Italia il reddito del commercio di transito, che senza le ferrovie non sarebbe stato possibile. Tutti questi benefici valgono bene, sommati insieme e tradotti in valore, l'interesse della somma che può essere rappresentata dalle strade ferrate.

All'appunto che vien fatto perchè siasi trattato con una società estera per la costruzione delle ferrovie adriaco-alpine della Venezia, adducendo che si ha già una caparra del come poco sieno rispettati i bisogni, le convenienze, e soddisfatti gli interessi del paese, abbiamo facile la risposta.

Al Comitato vennero proposti due istituti esteri di credito siccome assuntori della costruzione ed esercizio di quelle ferrovie, ed accettò, perchè accettando attirava in Italia dei capitali esteri, dei quali quanti più ne accorrano e tanto meglio per essa. Quelli Istituti non si vorrà avere la ingenuità di credere che si facciano da soli e senza altro a costruire ed esercitare queste strade; ma è di leggieri imaginabile che si faranno centro e punto di partenza della costituzione di una società per la costruzione ed esercizio delle precitate ferrovie. Chi vi dice che questa società non venga costituita in parte da azionisti italiani? E quand' anco dovessero essere gli esteri in maggioranza, non sarà certo colpa di chi procurò che dei capitali esteri vengano ad essere impiegati in Italia, se il governo dimenticherà, che a garantire gli interessi della regione, attraversata da quelle linee, è da esigere che il Consiglio d'Amministrazione sia composto in prevalenza di numero da Italiani e che tutti gli impiegati, e so-

pra tutto quelli ai quali è affidata la parte principale nelle direzioni amministrativa, tecnica e del movimento devano essere Italiani. Se si faccia questa distinzione, cioè che altro è costituire una Società, estera la quale disponga a suo capriccio delle ferrovie, che viene a costruire ed esercitare, e ben altro è ricorrere ai capitali esteri, si dovrà ben dire che a torto è fatta accusa a chi vi ricorse.

Del resto sarà egli maggior errore adescare i capitali dell'estero ad impieghi in Italia, offrendo loro in premio per circa chilometri 500, che costeranno oltre 100 milioni, sette milioni e mezzo di lire italiane, ed una garanzia chilometrica di circa L. 12,000 al chilometro, o concedere, come si vuole proporre alle Provincie di Padova, Vicenza e Treviso, un premio di sette milioni e mezzo per circa chilometri 96, ed una garanzia chilometrica di annue lire 14,000?

A chi per caso volesse che fosse prima pensato alle ferrovie interprovinciali, che alle grandi arterie nazionali, ed a quelle le quali servono al grande commercio di transito delle merci, che vengono d'oltre mare per essere dispensate all'Europa centrale e viceversa, e servono ancora oltrechè alla esportazione dei nostri prodotti ed al ritiro delle merci che ci occorrono d'importare a consumo della nazione, al commercio di merci estere che può essere fatto sui mercati Italiani; a costui dobbiamo noi dire che non è lo scambio di produzioni agricole ed industriali fra un distretto e l'altro di una stessa provincia, nè fra una provincia e l'altra di uno stesso Stato, che possa migliorare le condizioni economiche di una Nazione?

Dovremo noi dire che se l'Inghilterra e l'Olanda si fossero limitate allo scambio dei loro prodotti fra Glascow e Liverpool, fra Utrecht e Rotterdam non sarebbero che miserabili paesi; e che la loro ricchezza è dovuta al commercio che seppero fare con l'estero ed all'aversi saputo rendere depositorî e dispensiere, a servizio dell'Europa, delle merci Indiane, e di macchine e di oggetti altri d'ogni genere da esse fabbricati? Suppongasi un istante che l'Italia non avesse comunicazioni ferroviarie con la Francia e la Germania; suppongasi che non vi avessero le navigazioni periodiche, le quali finalmente si organizzarono per i mari dell'Indie, per l'Arcipelago, per il Mar Nero, per l'Oceano: e suppongasi ancora che manchi ad un tratto il suo naviglio mercantile all'Italia.

Posto tutto ciò si può egli imaginare migliorate le condizioni economiche del regno, allorchè non possa smerciare i suoi prodotti, perchè il costo di trasporto ne impedisca l'esportazione; allorchè le costi la merce estera quel tanto di più che vi si esige per averla quando facciano difetto i trasporti ferroviari? Non è forse evidente che, se è resa troppo costosa l'esportazione di conseguenza minora e a poco a poco manca la produzione e lo Stato impoverisce? Se tutto questo non si comprende non vale la pena di studiarsi a spendere una parola di più. Solo diremo a chi non dà tutta l'importanza, che meritano, alle ferrovie internazionali e ne dà maggiore alle interprovinciali, che vorrebbe fare dell'Italia quello che fecero mezzo secolo fa i preposti di un piccolo paese, dove un coraggioso industriale aveva progettati grandi stabili-

menti, e voleva rendere navigabile un fiume, che scende fino alla laguna, per avere una facile e poco costosa comunicazione col porto di Venezia. Quei preposti, con una energia degna di miglior causa, vi si opposero e non temettero i disagi di un viaggio, a quei tempi da considerarsi poco meno che un'impresa, per ottenere dal governo di Vienna il divieto della istituzione delle fabbriche e della navigazione progettate da quell'industriale. Motivi salienti della loro supplica erano: che si sarebbe portata la corruzione in paese dalla città, e si sarebbero asportati con danno della popolazione, il frumento, il granoturco, il vino per la facilità e poco costo dei trasporti per barca. L'industriale senza starsene ad attendere il voto di Vienna andò a piantare in altro sito le sue fabbriche e il paese rimase povero qual era prima e senza i benefici che gli avrebbero portati una grande industria ed una comunicazione così poco costosa con Venezia come sarebbe stata quella di un canale.

Contrariamente a quanto pensano quelli che vogliono costrutte prima delle grandi arterie nazionali ed internazionali le ferrovie di provincia, noi crediamo che superata l' Alpe oltre che al Carso, alla Ponteba, al Brennero, all'Alpe marittima, perforata al Frejus ed al Gottardo, se si pensi ancora perforarla allo Spluga ed altrove non sarà di troppo.

Noi crediamo che se si aumentino le navigazioni periodiche per altri paesi trasatlantici e transoceanici e si aumenti a più doppi il naviglio mercantile non sarà ancora di troppo.

Noi crediamo ancora che quante più ferrovie cor-

rano dall'Italia all'Europa, di cui è molto proteso, e tanto più l'Italia arricchirà, sia perchè usufruirà del passaggio della merce dalle Indie per la Germania e la Svizzera e viceversa, sia perchè ne sarà essa medesima in parte il magazzino dispensatore; sia ancora perchè l'esportazione promuoverà le sue produzioni industriali ed agricole, e finalmente perchè potrà avere i prodotti stranieri a molto minor costo. Noi tutto questo crediamo, persuasi di essere in ciò, la diomercè, in accordo con la maggioranza degli Italiani. E quindi diremo alla nostra volta: bene stà che si costruiscano le ferrovie internazionali ed interprovinciali; sono queste le vene che riconducono il sangue dalle estremità al centro, diffondendo così la vita per tutto il corpo; ma se prima non si costruiscano le grandi arterie, il sangue e la vita mancheranno.

ERRATA					CORRIGE
Pag.	7	linea	9	ventaggio	*leggasi* vantaggio
»	10	»	20	manifatuure	» manifatture
»	11	»	9	opponevano	» apponevanó
»	16	»	7	salirebbere	» salirebbe
»	31	»	4	Società, estera	» Società estera,
»	32	»	16	. . mercantile all'Italia. Posto tutto . . .	» . . mercantile all'Italia. Posto tutto . . .
»	34	»	1	molto	» molo
»	34	»	12	internazionali	» interregionali